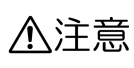
取扱説明書

DAYTONA corp.

*取り付けする前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使いください。
*この取扱説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管してください。
*この商品もしくはこの商品を取り付けた車両を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。

レーシングアウター ローターキット	適応車種	商品NO.
	モンキー、ゴリラ (‘92～’07/9)	73421

■ご使用前に、必ずご確認ください■

※取扱説明書内の注意事項を守らずに使用した事による事故や損害について、当社では一切の責任は負いません。

本書では正しい取り付け、取扱方法および点検整備に関する重要な事項を、次のシンボルマークで示しています。

⚠警告	要件を満たさずに使用しますと、死亡または重傷に至る可能性が想定される場合を示してあります。
⚠注意	要件を満たさずに使用しますと、傷害に至る可能性または物的損害の発生が想定される場合を示してあります。

実施	行為を強制したり指示する内容を告げるものです。	禁止	禁止の行為であることを告げるものです。
法令違反	条件次第では法令違反となることを告げるものです。	その他	その他の警告及び注意を告げるものです。
分解禁止	表記の禁止行為を告げるものです。	感電注意	表記の注意を告げるものです。

⚠警告

禁止	・ この商品は、記載されている**適応車種以外の車両には使用しないでください。** ・ 締め切ったガレージ内部や通気の悪い場所で長時間エンジンをかけないでください。一酸化炭素中毒になる恐れがあります。 ・ ガソリンは非常に引火しやすいため、作業場所は一切の火気をさけてください。また、蒸発（気化）したガソリンは爆発の危険もあるので、通気の良い場所で作業を行ってください。 ・ この商品に、不用意に曲げ・切削・溶接等の加工を行った場合、重大な事故につながる恐れがあります。商品には指定以外の加工を施さないでください。
実施	・ 作業は、車両を安定して支えられるスタンド等を用意して安全を確保したうえで行ってください。 ・ 商品を取り付ける際、使用する純正部品および車両各部に欠損・損傷がみられた場合はその部品の再使用を避け、新しい部品に交換してください。そのままご使用になられますと、重大な事故につながる恐れがあります。
その他	・ 走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所を点検してください。

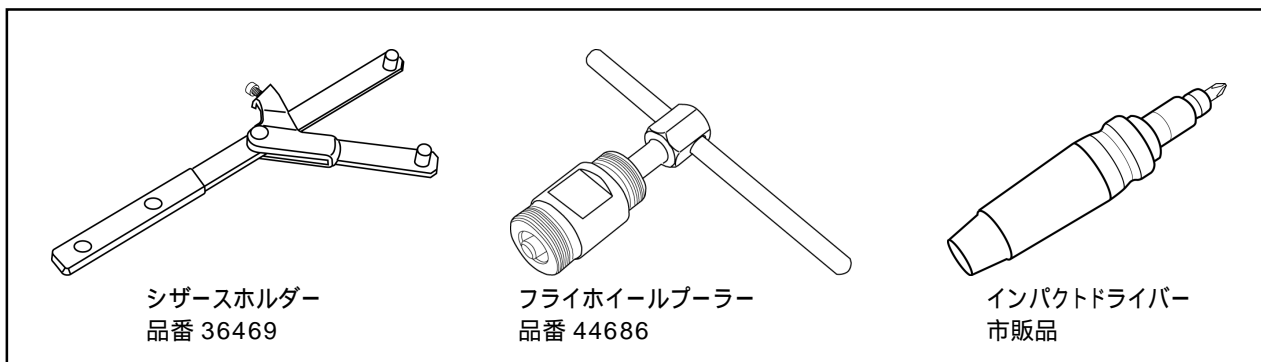
⚠注意

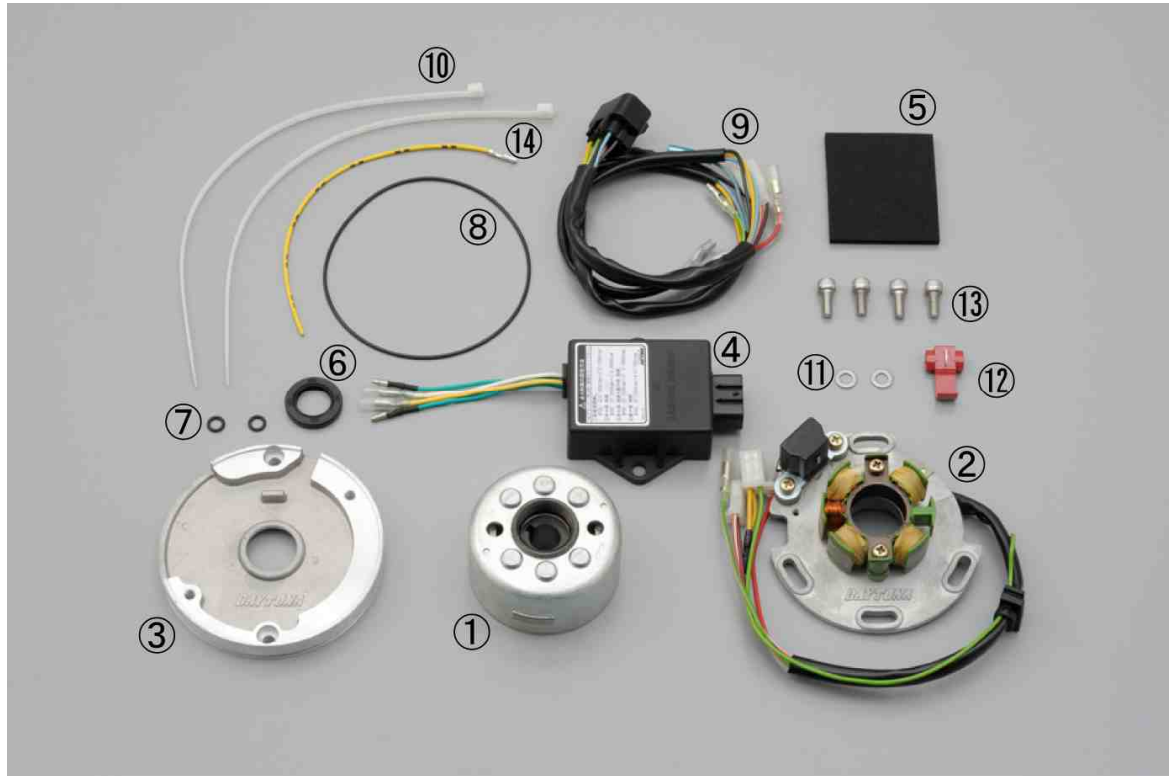
 実施	・この商品の取り付けには別途ホンダ純正のサービスマニュアルをご用意していただき、確実な作業を行ってください。また、この取扱説明書やホンダ純正サービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った方を対象としております。適切な工具の準備が不十分であったり、または取り付け経験が無かったりする場合は、技術や経験を有したショップへ作業を依頼されることをお勧めいたします。 ・作業を行う際は、必ずエンジンやマフラーが冷えている状態で行ってください。熱い状態で作業を行うと、火傷を負う原因となります。 ・作業を行う際は、その作業に適した工具を用意してから作業を行ってください。不適切な工具で作業を行うと部品を破損したり、ケガをしたりする可能性があります。 ・ボルト・ナット類の締め付けはトルクレンチを使用して、必ずそれぞれのサイズに合った規定の締め付けトルクで締め付けてください。 ・取り付け後約１００km走行しましたら各部を点検し、ネジの増し締め確認をおこなってください。その後は約５００km毎に必ず点検を行ってください。 ・部品や車両には、エッジや突起がある場合があります。作業は手を保護して行ってください。
 法令違反	・一般公道では、道路交通法に則した制限速度に準じた運行を行ってください。一般公道の制限速度を超える速度で走行した場合、ライダー自身が道路交通法（速度超過）によって罰せられます。
 その他	・この商品あるいはこの商品を取り付けたオートバイを第三者へ譲渡する場合には、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。 ・補修部品をお求めの際などに必要になりますので、この取扱説明書は大切に保管してください。 ・この商品は、予告なしに価格や仕様の変更をする場合があります。また、本文中に紹介した商品についても同様です。あらかじめご了承ください。

□　アウターローターキット装着についての注意事項　□

  法令違反	・ライディングマナーを守り、急加速、急発進、空吹かしはしないでください。また、早朝や深夜等も静かな走行を心掛けてください。
その他	・**インジェクション仕様の車両へは装着不可。** ・本品は小径ローター仕様（チャージコイル付）です。純正ローターに比べ極低回転時（ノーマル車両アイドリング回転数付近）は、ローター慣性が少ない為、アイドリングが不安定になります。**アイドリング回転数を高め（2500pm）に調整**してください。 ・発電能力は純正と比較して低回転（～3500ｒｐｍ）が劣るため、ライト等の光量、ウインカーの動作等が不安定になる場合があります。 ・発電量が純正より劣るため、低回転（6000ｒｐｍ以下）での走行、弱ったバッテリーの使用、複数の電飾パーツの装着等の場合は、電源の供給が追い付かなく**バッテリー上がりや、電装部品が正常に動作しない事があります。**予め、御了承ください。

取り付けに必要な特殊工具

本商品の装着には、以下の特殊工具が必要です。

本商品の特徴

- チャージコイル付でヘッドライトなど、灯火類の点灯も可能。(灯火系発電量 45W／6000ｒpm)
- ローター外径は小径のΦ77.5、重量は 610±20ｇ（純正約 1067ｇ）で、ハイレスポンスを実現。
- フルデジタル点火ＣＤＩで４サイクルエンジンに要求される進角特性を確保。
- チューニングレベルに応じて、最適な点火特性を 4 種類から選択可能。更にベースプレートの調整でＢＴＤＣ±７°の間で調整可能。

商品内容

№	パーツ名	サイズ(mm)	数量	№	パーツ名	サイズ(mm)	数量
①	ACG ローター		1	⑧	Oリング	2×110	1
②	ステータコイル		1	⑨	メインハーネス		1
③	コイルベース		1	⑩	結束バンド	300L	2
④	ＣＤＩユニット		1	⑪	平ワッシャー	M6	2
⑤	クッションシート		1	⑫	結線コネクター		1
⑥	オイルシール		1	⑬	六角穴付ボルト	M6X15	4
⑦	Oリング	6×1.7	2	⑭	結線ハーネス（黄）		1

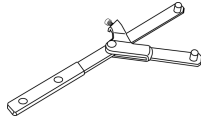
取り付け方法

1. **オイル抜き取り**　クランクケース下側のオイルドレンボルトを外し、オイルを抜き取ります。

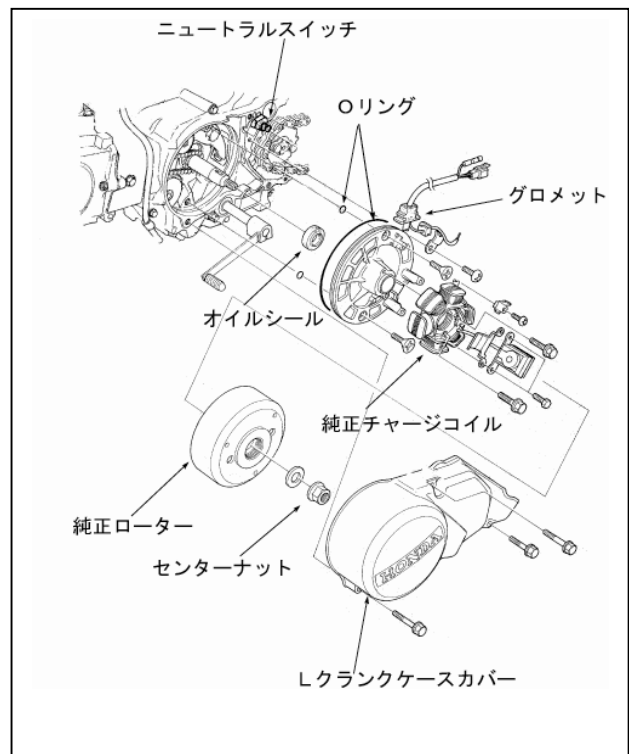
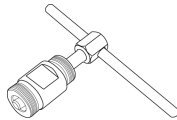
2. **純正Ｌクランクケースカバー取り外し**　エンジン左側のクランクケースカバーを３本のＭ６ボルトを緩め､取り外します。

3. **純正ローター取り外し**
ノーマルローターを固定しているナットをシザースホルダーでローターを固定し取り外します。

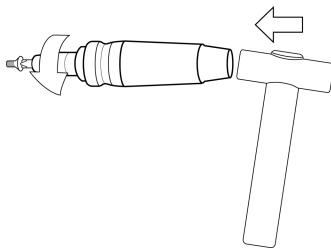
One Point！

品番 36469 シザースホルダー￥3,465 が使用できます。

フライホイールプーラーを使用して純正ローターを取り外し、クランクシャフトから取り外します。

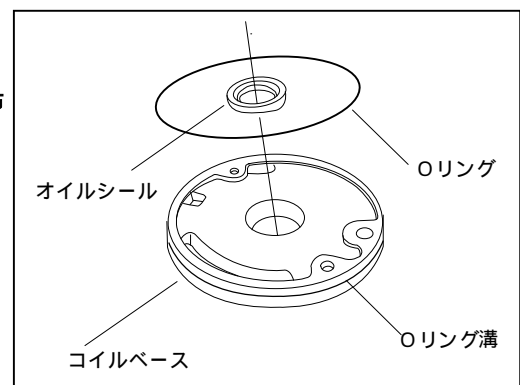
One Point！

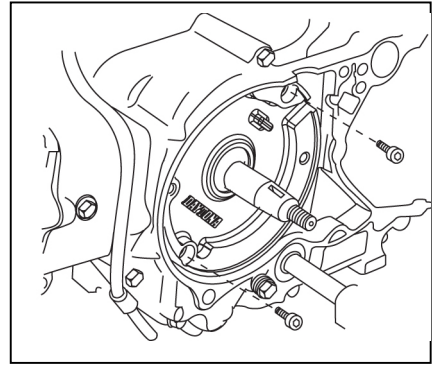
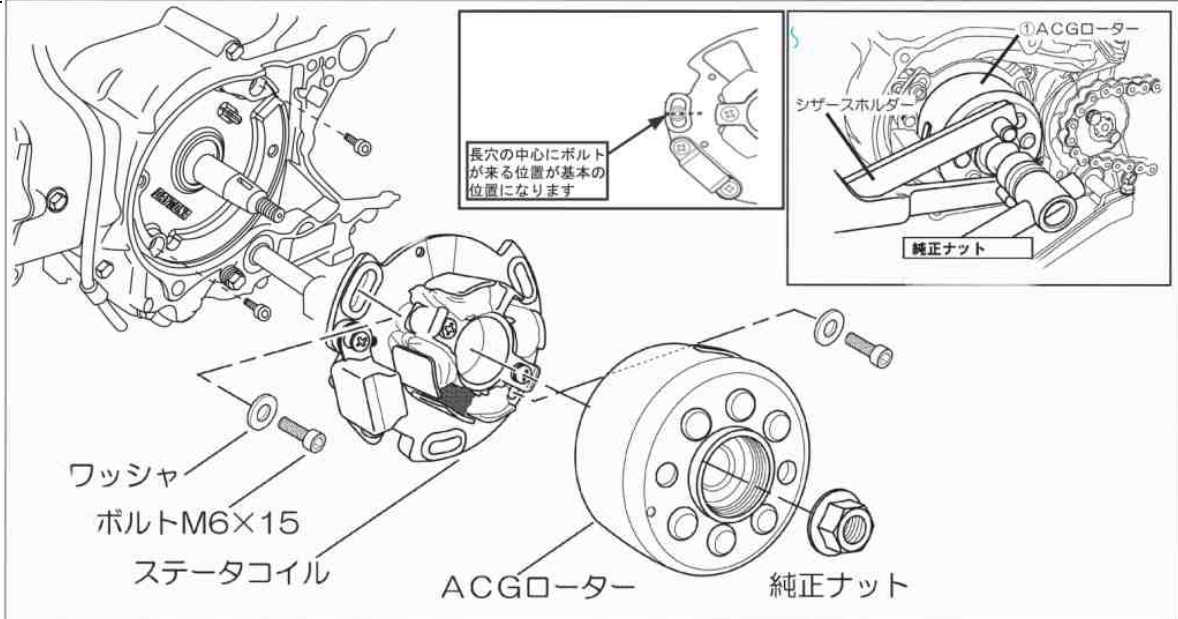
品番 44686 フライホイールプーラー￥2,625 を使用できます。

4. **純正チャージコイル取り外し**　チャージコイルから出ている配線をゴムブーツ内の配線集合部にて取り外します。

5. **純正ステータベース取り外し**　ステータベースを固定している２本のプラスネジ（Ｍ６皿ねじ）を緩め取り外します。

⚠注意　２本のプラスネジは非常に舐めやすい為、インパクトドライバー又は、サイズのあったドライバーを使用し、注意して作業してください。

6. **オイルシール装着**　③コイルベースに、⑥オイルシールと⑧Ｏリングを組み付けます。
（オイルシールの取り付けの向きはノーマと同じです）

⚠注意　オイルシールは、奥までしっかり挿入してください。

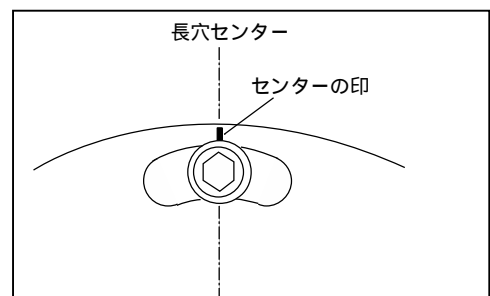
One Point！　オイルシールの内側、Ｏリングの外周に少量のグリスを塗布してください。

7. **コイルベース装着** ⑧Oリングにグリスを塗布してクランクケースに組込み、③コイルベースを、M6×15（2本）にて、クランクケースに取り付けます。

⚠注意 **コイルベースをクランクシャフトに通す際、クランクキーに引っ掛けて、オイルシールのリップ分がめくれない様に注意してください。**

8. **ステータコイル装着**

②ステータコイルを⑬六角穴付ボルトM６×１５（２本）、⑪平ワッシャーM６（２枚）を使用して③コイルベースに仮止めします。

【点火時期調整】

右図のように、キャップボルト頭が、長穴の中心になるように取り付けます。

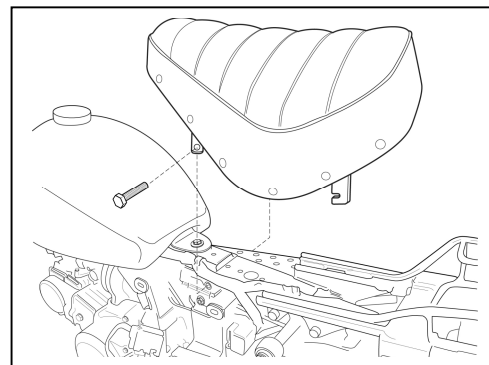
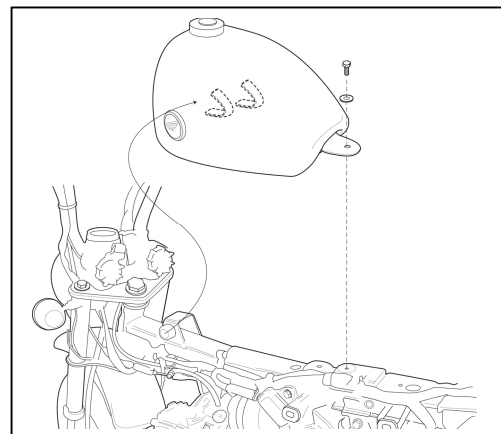
（センターの印に合わせます。）

長穴の真中の位置が基本の点火時期になり、その位置より、ステーターコイルを反時計周りにずらすと遅角、時計回りにずらすと進角させることが出来ます。

⚠注意 ステータコイルとコイルベースのクリアランスが狭い為、ステータコイル裏側のハーネスが潰れないように注意して組み付けしてください。ハーネスが潰れると配線の断線によってエンジンが掛からない、エンジンが止まる等のトラブルを引き起こす恐れが有ります。

【ＡＣＧローター取り付け】

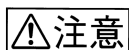
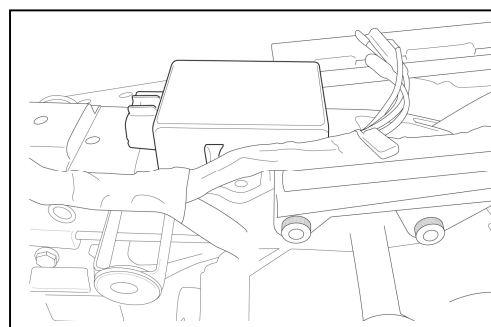
① ①ACG ローターを取り付け、純正ナットを使用して取り付けます。
② 打刻印のＴマークをあわせ、上始点を合わせてください。
③ ACG ローターのテーパー部分、クランクシャフトのテーパー部分を脱脂してゴミや油分が入らないようにしてください。

One Point!
ウッドラフキーをクランクシャフトの溝部に確実に取り付け、ローターの位置がずれた状態で締めこまないよう注意してください。

9.　**シート取り外し**

10.　**タンク取り外し**　ガソリンコックをＯＦＦにしてフューエルホースを外し、フューエルタンク固定ボルトを取り外し、フューエルタンクを取り外します。

11.　**純正ＣＤＩ取り外し**　純正ＣＤＩをカプラーから取り外し、車体から取り外します。
※外したあとのメインハーネス側カプラーは、異物が混入してトラブルが起きないよう、ビニールテープ等で絶縁してください。

12.　シートレールに⑫メインハーネスを通します。

13.　**ＣＤＩユニットの取り付け**

⑤クッションシートを④ＣＤＩユニット裏側に貼り付けます。
④ＣＤＩユニットを⑩結束バンドで仮止めします。（取り付け位置は図を参考にしてください）
④ＣＤＩユニットに⑨メインハーネスのコネクターを差し込みます。
結束バンドをしっかり引っ張り固定します。

⚠注意　必ず、⑤クッションシートを④ＣＤＩユニットに貼り付け、フレームからの振動がＣＤＩに伝わらないようにしてください。クッションシートが貼付されない場合、ＣＤＩは振動に弱いため内部基盤が損傷します。

■配線の接続■

※本ページ下記の配線図を参考にして下さい。

14. **ハーネス接続**

６Ｐカプラー（黄色配線＆若葉色配線）を、純正ハーネスの配線集合部にある白い６Ｐカプラーに接続します。

配線図を参考に⑨メインハーネスの２Ｐカプラ−とギボシ端子２個（赤配線、緑配線）を②ステ−タコイルから出ている同色の配線、２Ｐカプラーと接続します。

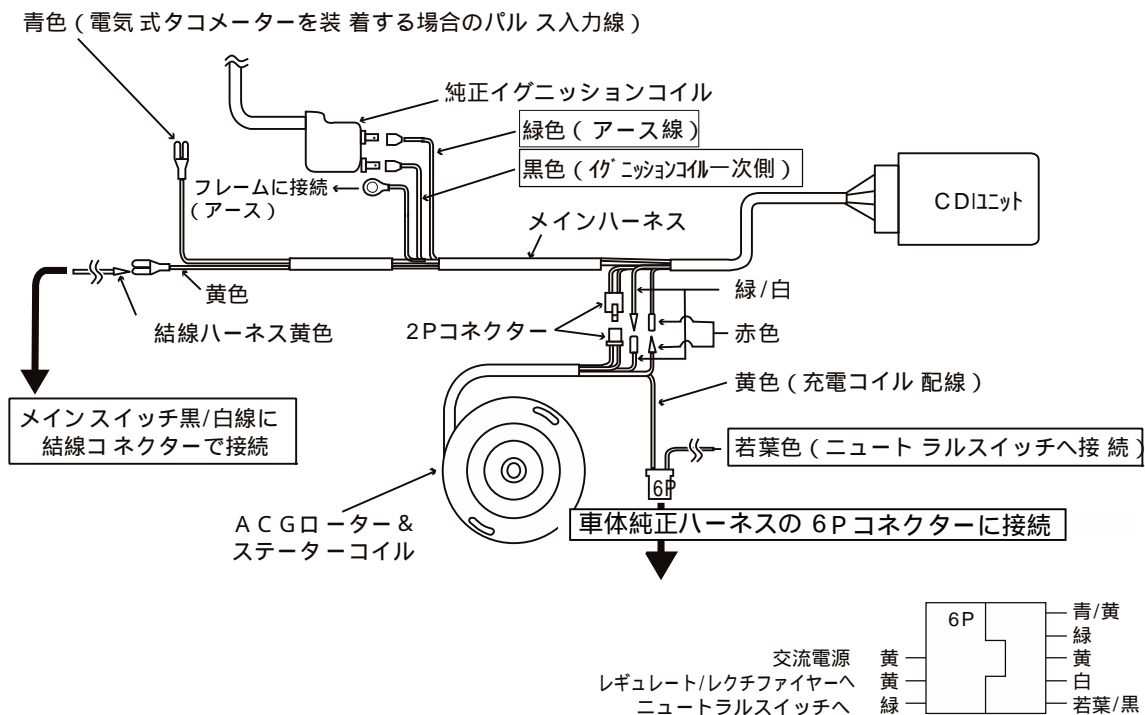
ニュートラルスイッチハーネス接続　若葉色の配線を、クランクケースのニュートラルスイッチに取り付けします。

15. **イグニッションコイルの接続**

純正イグニッションコイルにメインハーネスの平型端子（緑線、黒線）を接続します。丸端子ハーネスはフレーム（イグニッションコイルと共締め）に接続しアースを取ります。

16. **配線の接続**　ヘッドライト内の、メインスイッチから出ている黒／白配線へ⑫結線コネクターを使い、⑭付属ハーネス黄色を割り込ませます。
次に、この付属ハーネス黄色と⑨メインハーネスの黄色配線（メス二股ギボシ）を接続します。

One Point!
青色の線は、電気式タコメーターを取り付けしている場合のピックアップ線ですので、使用しない場合は絶縁テープ等で絶縁してください。

＜配線図＞

17. 取り外した各部品を元通りに取り付け、作業は完了です。

補修部品

当社で販売している補修品				
品番	部品名称	必要数	税込価格	備考
66736	ＡＣＧローター	1	￥12,600	
74083	ＣＤＩユニット	1	￥15,750	
66322	ステータコイル	1	￥15,750	
66737	コイルベース	1	￥8,400	
66326	メインハーネス	1	￥3,675	
62409	クッションシート	1	￥210	

上記価格は 2010 年 9 月現在の販売価格です。

純正部品流用可能補修部品					
部品表ＮＯ	部品名称	純正パーツナンバー	メーカー	必要数	備考
⑥	オイルシール	91202－GK4－722	HONDA	1	
⑦	Ｏ－リング　６Ｘ１．７	CO0404A／NOK	HONDA	2	
⑧	Ｏ－リング　２Ｘ１１０	Ｏ－リング　２Ｘ１１０	HONDA	1	

オプション

品番	部品名称	必要数	税込価格	備考
65706	電気式タコメーター ホワイトパネル/15000ｒｐm表示	1	￥14,700	ホワイト LED 照明
65707	電気式タコメーター ブラックパネル/15000ｒｐm表示	1	￥14,700	↑
46161	デジタルタコメーター	1	￥13,440	グリーン LED 照明

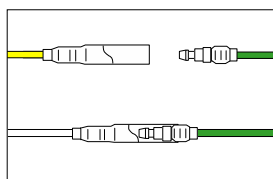
上記価格は 2010 年 9 月現在の販売価格です。

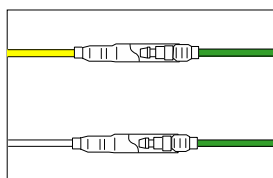
〈トラブルシューティング〉

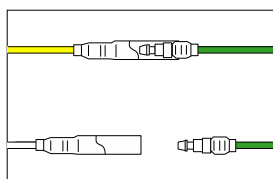
症状	原因、又は対処法
メインスイッチをＯＦＦにしてもエンジンが停止しない。	メインハーネスの黒/白配線とメインスイッチの黒/白線が適正に接続されていない。 結線コネクター部分の圧着が適正でない可能性があります。この配線同士が確実に導通する状態にしてください。
	アウターローターＫＩＴのアース線（丸端子黒色線）はフレームにアースが落ちます。このアースがフレームに落ちないとエンジンを切れません。 導通を確認してください。
	他社製イグニッションコイルを使用している。必ず、純正のイグニッションコイルを使用してください。
エンジンが掛からない。 又は灯火類が点灯しない。	配線類の接続が適正にされていない。配線図を見直し、接続を見直し、各所の導通を確認してください。
	コイルベースとステータコイルの隙間で配線が断線している。この隙間は非常に狭いため、ステータコイル取り付け時に配線が噛み込まないように注意が必要です。断線している場合は断線箇所を特定し、ハンダ等で修正してください。
	ステータコイルに水が浸入している。ステータコイルを新品に交換してください。
低回転、アイドリング時の灯火類の動作が不安定	ステータコイル（充電コイル）付きですが、発電能力はノーマルと比較して劣ります。 灯火類が不安低な場合、根本的な対策方法は有りませんが、テールランプ、ウインカー及び、そのバルブを交流電源対応のものでＬＥＤ化すれば、若干改善します。
タコメーターが動作しない	当社オプション以外のタコメーターを使用している。当社オプション以外の他メーカーのタコメーターを使用した場合、パルスを読み込むことができないため、使用できません。
火が飛ばない。	アウターローターキットを取付けた状態で、ACG ローター突起部分とステーターコイル(ピックアップ)の隙間が 0.5mm 以上だと火が飛ばない可能性があるため、0.3mm～0.5mm になるよう調整してください。

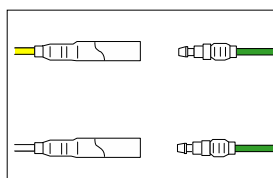
〈点火タイミングのセッティングについて〉

レーシングアウターローターの点火特性の変更について

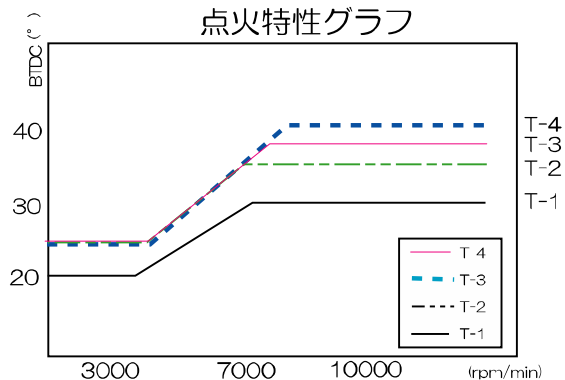
【ＣＤＩのマップ変更での調整方法】

タイミング4
黒（メス）⇔緑（オス）を接続する
ＢＴＤＣ25°/4000ｒｐｍ~ＢＴＤＣ40°/7000ｒｐｍ
最も点火時期が進んだパワー重視のエンジン特性です。レスポンスも良い特性ですが最も進角しているため、若干、エンジンが熱を持って、オーバーヒート気味になることがあります。

※緑は２本ありますが、どちらでも可。

タイミング3　　ハーネス全接続
ＢＴＤＣ25°/4000ｒｐｍ~ＢＴＤＣ37.5°/6500ｒｐｍ
点火時期が進んだパワー重視のエンジン特性です。レスポンスも良い特性です。

※緑は２本ありますが、どちらでも可。

タイミング2
赤（メス）⇔緑（オス）を接続する
ＢＴＤＣ25°/4000ｒｐｍ~ＢＴＤＣ35°/6000ｒｐｍ
早すぎない点火時期で高回転でゆっくりとエンジン回転が上がる伸び感があるエンジン特性になります。

※緑は２本ありますが、どちらでも可。

タイミング1
どちらとも接続しない
ＢＴＤＣ22.5°/4000ｒｐｍ~ＢＴＤＣ30° 7000ｒｐｍ
進角特性が一番緩やかで、パワーは出ませんが穏やかな特性でアクセルを開け易いマイルドなエンジン特性になります。

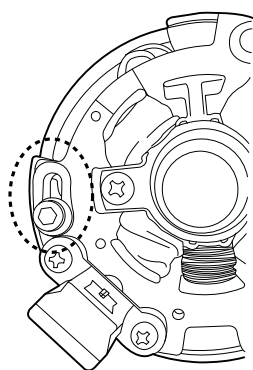
点火特性グラフ

BTDC（°）
40
30
20
3000
7000
10000
(rpm/min)
T-4
T-3
T-2
T-1

点火特性の切替方法

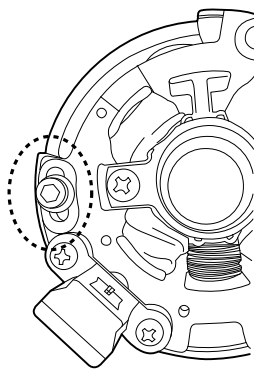
※エンジンを停止させ、CDI電源をカットします。次に点火特性を変更し、エンジンを始動させると点火特性が変更になります。
※点火特性の切り替え時に接続しない配線は絶縁テープ等で絶縁及び雨対策をしてください。

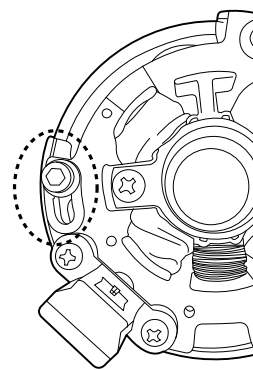
【ベースプレート位置変更での調整方法】

※点火時期は、タイミングライトでの調整をお勧めしますがセンターの印と長穴に対して1mmずれて、約1°変化します。

進角位置

長穴の最も左にボルトの頭が来るように組み付けた場合、点火マップはＢＴＤＣで７度進みます。

※タイミング4の点火マップの場合、点火時期が進角しすぎるため、使用しないでください。

標準位置

長穴の中心にボルトの頭が来るように組み付けた場合、点火時期はＣＤＩの点火マップ通りとなります。

遅角位置

長穴の最も右にボルトの頭が来るように組み付けた場合、点火マップはＢＴＤＣで７度遅れます。

【注意】

※点火時期は早すぎるとピストンが溶けたりするトラブル（異常燃焼）を起しますので、最大進角（最も進角した状態）でＢＴＤＣ45°以下としてください。（点火時期によるエンジントラブルは、保証の対象外とさせていただきます。あらかじめご了承ください。）

株式会社デイトナ 〒437-0226 静岡県周智郡森町一宮 4805
URL: http://www.daytona.co.jp E-mail: info@daytona.co.jp
◎デイトナ商品についてのご質問、ご意見は「フリーダイヤルお客様相談窓口」0120-60-4955 まで